



Déclarations et Discours

N° 81/8

LE GAZODUC DE LA ROUTE DE L'ALASKA

Allocution de M. Mitchell Sharp, directeur général de l'administration du pipe-line du Nord, à l'occasion du colloque Canada-États-Unis sur les questions énergétiques organisé par le *Washington Council on International Trade* à Seattle (Washington), le 23 mars 1981

Comme je l'ai indiqué plus tôt ce matin, je suis très heureux d'avoir l'occasion de participer à ce colloque Canada-États-Unis sur les questions énergétiques et je suis honoré d'agir à titre de coprésident général.

Comme, au cours des trente dernières années, j'ai été mêlé de près, à un titre ou à un autre, à bon nombre de questions énergétiques qui intéressent nos deux pays, je dois avouer que c'est avec grande difficulté que j'ai résisté à la tentation de tenir cet après-midi des propos très généraux.

Toutefois, étant donné que d'autres se sont déjà penchés ou se pencheront tout au long de la conférence d'aujourd'hui sur les nombreuses questions énergétiques qui préoccupent particulièrement le Canada et les États-Unis, je limiterai mes observations au réseau du gazoduc de la route de l'Alaska. C'est là un sujet qui est sûrement assez vaste en lui-même; en effet, non seulement s'agit-il du plus important projet énergétique jamais entrepris en collaboration par deux nations, mais aussi d'un projet qui, sous bien des rapports, est au centre même du genre de défi que doivent maintenant relever nos deux pays en matière d'énergie.

Comme dans le cas de nombreuses autres entreprises, le projet a eu sa part de problèmes et a été ridiculisé par les détracteurs et les sceptiques habituels. L'impasse prolongée qui a paralysé le Congrès en 1977-1978 au sujet de la politique américaine d'établissement du prix du gaz naturel, le temps assez long qu'il a fallu prendre pour résoudre certaines questions complexes de réglementation, et la lutte qui opposait à l'origine les promoteurs du pipe-line en Alaska et les producteurs de gaz de la baie Prudhoe ont tous contribué aux retards qu'a connus le projet. La date d'achèvement des travaux a donc été retardée de près de trois ans, soit à la fin de 1985 plutôt qu'en janvier 1983, date qui avait été prévue à l'origine.

Afin de bien situer le débat, j'aimerais souligner que, dès le départ, aucun de ceux qui étaient mêlés de près à l'affaire n'entretenait l'illusion qu'il serait facile de mener le projet à bien. Comment pourrait-il en être autrement si l'on considère l'immensité de la tâche, l'énorme difficulté de financer les travaux au moyen de capitaux privés et la nécessité d'une coordination de tous les instants entre les deux gouvernements fédéraux et leurs organismes de réglementation respectifs, des douzaines d'États et plusieurs provinces, et la multiplicité des intérêts privés qui constituent la force motrice véritable de cette entreprise?